

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)458/00-01號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期 : 2000年12月15日(星期五)  
時 間 : 上午10時45分  
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
朱幼麟議員  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
黃成智議員  
劉炳章議員

缺席委員 : 黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP

出席公職人員 : 參與議程第IV項的討論

### 運輸局

署理運輸局局長  
何鑄明先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署助理署長／新界  
區永禧先生

**參與議程第V項的討論**

運輸局

署理運輸局局長  
何鑄明先生

運輸局首席助理局長(6)  
張美珠女士

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署助理署長／市區  
李樹銘先生

總工程師／新界東  
單國強先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要及續議事項**

- (立法會CB(1)308/00-01號文件 —— 2000年11月7日與環境事務委員會聯席會議的紀要；及  
立法會CB(1)309/00-01號文件 —— 2000年11月24日會議的紀要)

上述會議紀要獲得確認通過。

## II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)277/00-01號文件 —— 就現有道路的交通噪音提出投訴；
- 立法會CB(1)287/00-01號文件 —— 錦田繞道；
- 立法會CB(1)304/00-01號文件 —— 馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線 - 主要基建工程；
- 立法會CB(1)305/00-01號文件 —— 為推展《鐵路發展策略2000》所建議的新鐵路計劃而就路政署及運輸署人員編制提出的建議；
- 立法會CB(1)306/00-01號文件 —— 為推展《鐵路發展策略2000》所建議的新鐵路計劃而就運輸局人員編制提出的建議；及
- 立法會CB(1)314/00-01號文件 —— 泊車位供求情況報告及有關改善措施的進展)

2. 關於政府當局擬備資料文件的安排，主席告知委員，運輸局局長曾向她表示，政府當局會優先處理事務委員會會議議程項目的討論文件。然而，此情況可能令當局須押後處理委員要求當局提供的資料文件，或原本由政府當局提出討論但未有納入議程的事項的有關文件。

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件，而且未有就立法會CB(1)277/00-01、CB(1)287/00-01及CB(1)314/00-01號文件提出任何問題。

4. 關於政府當局所提交有關“馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線 —— 主要基建工程”的文件(立法會CB(1)304/00-01號文件)的第17段，劉江華議員指出，有關沙田區議會議員並沒有就該等鐵路工程計劃提出異議的說法並不正確。他建議在該工程項目於2001年1月10日提交工務小組委員會審議前，事務委員會

應就此進行討論，以便政府當局可向委員交代沙田區議會提出的意見及建議、當局建議的緩解措施，以及實施有關計劃的進度。

5. 就此方面，鄭家富議員認為鑒於鐵路發展計劃對於社會整體極具重要性，事務委員會或有需要成立小組委員會，專責研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜。劉炳章議員及陳偉業議員均贊同鄭議員的意見。委員通過在事務委員會轄下成立小組委員會，處理上述事宜。

(會後補註：研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會的首次會議訂於2001年1月4日上午10時45分舉行。小組委員會將於該次會議討論“馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線 - 主要基建工程”。)

6. 關於立法會CB(1)305/00-01及CB(1)306/00-01號文件所載，為推展《鐵路發展策略2000》所建議的新鐵路計劃，而就運輸局、運輸署及路政署人員編制提出的建議，陳偉業議員認為在該等建議於2000年12月20日提交人事編制小組委員會審議前，事務委員會應對之詳加研究。他建議要求政府當局押後向人事編制小組委員會提出該等項目，待事務委員會就此進行討論。他的意見獲得張宇人議員的贊同。

7. 署理運輸局局長回應時解釋，由於和上述人員編制建議有關的若干編外職位將於2001年1月到期撤銷，政府當局遂計劃於2000年12月20日將有關建議提交人事編制小組委員會審議。該等建議如獲得人事編制小組委員會通過，當局將於2001年1月向財務委員會提出相關的撥款申請。然而，陳偉業議員不滿當局在最後一刻才向事務委員會提出有關項目，因為根據現行機制，任何重大撥款建議在正式提交財務委員會前，均須交由有關的立法會事務委員會討論，而政府當局的做法顯然對這個諮詢機制有欠尊重。他認為事務委員會既已盡力處理該等項目，該等建議延遲提交財務委員會所招致的任何後果均須由政府當局承擔。譚耀宗議員亦認為，政府當局日後應預留足夠時間，讓委員討論當局提出的重大撥款建議。

8. 署理運輸局局長為所造成的不便向委員致歉，並表示當局須考慮在《鐵路發展策略2000》諮詢工作中收集所得的意見，然後才可落實有關的人員編制建議。鑒於時間緊逼，委員同意於2000年12月20日上午7時30分舉行特別會議，討論該兩項人員編制建議。

### III. 2001年1月19日下次會議的討論事項

- (立法會 CB(1)307/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；  
及  
立法會 CB(1)307/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

9. 委員同意於2001年1月19日舉行的下次會議，討論由政府當局提出的下述事項：

- (a) 大嶼山南北連接路；及
- (b) 促進公共小型巴士乘客安全的措施。

10. 委員亦同意把劉江華議員提出，有關“智能交通運輸系統在香港的發展”的議題納入待議事項一覽表。

### IV. 有關公共小型巴士的政策

- (立法會 CB(1)307/00-01(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

11. 運輸署署長應主席所請，他概述政府現時對公共小型巴士(下稱“小巴”)實施的政策，他並請委員特別注意以下各點：

- (a) 由於小巴在本港的公共交通服務方面扮演輔助的角色，加上和其他集體運輸工具相比之下，小巴屬效率較低的使用路面車輛，因此，政府的政策是對小巴施加約制，對其數目以至服務範圍作出限制。就紅色小巴(下稱“紅巴”)而言，根據上述政策，紅巴只可在現有服務範圍內經營，而且不得進入新市鎮及新落成的屋邨。紅巴在使用新建成快速公路方面亦須受到若干限制。
- (b) 在此架構內，政府的既定政策是鼓勵紅巴轉為須受到運輸署規管的綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)。此政策普遍為市民大眾及小巴行業所接納。
- (c) 政府當局會繼續透過不同渠道，與小巴行業緊密合作，討論各項營運事宜，並就影響小巴行業的所有事宜徵詢業內人士的意見。

12. 在此方面，主席請委員留意由其中一個小巴行業團體，香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書，當中載述了該團體對紅巴營運事宜的意見。該意見書(只備有中文本)已於會議席上提交，其後並隨立法會CB(1)338/00-01號文件送交委員。

#### 經營小巴是否有利可圖

13. 鑒於專利巴士服務近年大有改善，譚耀宗議員對於經營小巴是否有利可圖表示關注。運輸署助理署長／新界回應時表示，運輸署一直密切監察有關情況。根據兩年前進行的一項有關專線小巴經營情況的顧問研究的結果，經營專線小巴大致上有利可圖。對於因為經營情況有變而出現虧損的個別路線，當局已制訂並實施若干措施，例如重訂有關路線，以提高營辦該等路線的所得利潤。關於紅巴的經營情況，政府當局從業界人士處得悉，雖然面對來自其他公共交通工具的競爭，但經營紅巴仍屬有利可圖，因為紅巴能迅速因應市場變化作出具彈性的調節。其中一個例子是行走西區海底隧道的新路線。

14. 然而，譚議員質疑該等結果是否仍適用於現今情況，並詢問有否專線小巴營辦商把虧損路線的經營權交還政府。運輸署助理署長／新界答稱，此情況相當罕見，最近亦僅得一宗此類個案，葵涌一條專線小巴路線的營辦商曾向當局提出此意向。他進一步解釋，透過營辦商每月提供的財務數據資料，運輸署可掌握和專線小巴營運情況有關的最新資料。為方便委員了解小巴現時的經營情況，主席要求當局提供資料，列明專線小巴及紅巴在過去兩年的每月載客量。運輸署助理署長／新界答允在會後提供上述資料。

政府當局

15. 運輸署助理署長／新界回應劉炳章議員提出的問題時解釋，根據政府對小巴實施的整體約制政策，小巴數目自1976年起即凍結在4 350輛的水平，而當局亦鼓勵紅巴轉為專線小巴。如有需要開辦新的小巴路線，為新市鎮及新落成的屋邨提供服務，運輸署會向專線小巴發出客運營業證，以便提供有關服務。對於無利可圖的路線，專線小巴營辦商可選擇交還其經營權，並將專線小巴轉回紅巴。不過，此情況罕有發生。

#### 小巴的座位數目

16. 對於小巴行業長期以來提出的要求，劉江華議員詢問現時是否適當時間，由政府當局重新檢討其不把小巴座位限額由16個增至18個的決定。運輸署助理署長

／新界解釋，主要的考慮因素是，因應小巴現時在公共交通服務系統中所扮演的輔助角色，小巴與專利巴士之間應有明顯的區別。然而，小巴若獲准增加其座位數目，兩者的區別便會變得模糊。此外，小巴行業內並未就此問題達成共識，因為有業內人士對此舉可能引起的經營問題表示擔憂，例如小巴需要等候較長時間才滿座。

### 小巴的角色

17. 對於小巴在約制政策之下只可扮演公共交通服務中的輔助角色，而有關政策是早在70年代訂定的，部分委員表示深切關注。他們雖支持把紅巴轉為專線小巴，但卻指出政府的整體政策可能已屬過時，因為該政策未有顧及香港公共交通運輸系統因發展大型鐵路網絡而出現的轉變，以及專利巴士服務的改善。部分委員尤其關注到，政府對紅巴服務範圍所作出的限制，實已窒礙紅巴營辦商的生計。

18. 主席認為從政策角度而言，現時是適當的時機，由政府認真檢討小巴在公共交通運輸系統中的角色及功能，並從公共交通運輸系統已有重大發展及改善的角度考慮，實施約制政策的歷史因素是否仍然適用。她指出，政府把小巴的營運限制於現有服務範圍，是有欠公允之舉，因為有關的服務範圍早在20多年前已然訂定。倘政府仍把小巴視為專利巴士以外的輔助公共交通工具，小巴行業根本無法生存。因此，現時有進行全面檢討的急切需要，以便從根本之處解決問題。為小巴訂定適當的角色，可令小巴有能力與其他公共交通工具公平競爭，並且提供更高效率及更有效的服務，從而令整個社會受惠。況且，由於小巴總數已限制在4 350輛的水平，政府實無須擔心擴充其服務後會對其他公共交通工具造成負面影響。何鍾泰議員及石禮謙議員均贊同她的意見。

19. 運輸署助理署長／新界回應時闡釋政府當局對小巴的輔助角色的立場。他表示，在公共交通模式的分級之下，小巴的主要服務範圍應是巴士不能進入，或乘客需求不足以支持開辦專利巴士服務的地區。在接駁集體運輸工具方面，小巴亦扮演了重要的角色。當局一方面把紅巴的營運限制於現有服務範圍，另一方面亦鼓勵紅巴轉為專線小巴。隨着紅巴陸續轉為專線小巴，小巴的角色將變得更加明確，即專線小巴的主要營運範圍是新界新市鎮及村落與火車站及巴士總站之間的短程路線。為了確保由不同交通工具組成的公共交通運輸系統均衡發展，政府當局認為維持小巴的輔助角色及限制小巴使用主幹路，實為恰當的做法。然而，何鍾泰議員指

出，如採用電動小巴，小巴將成為較巴士更為環保的交通工具。

20. 陳偉業議員不認同政府當局的意見。他認為小巴的主要功能是在公共交通運輸系統中，補集體運輸工具如鐵路及專利巴士的不足，這個才是小巴應當扮演的輔助角色。然而，根據政府當局的解釋，小巴顯然受到排斥，且被視為次等的公共交通服務。在約制政策之下，政府當局並無給予小巴任何發展的空間。因此，他支持主席的建議，贊同政府當局應檢討有關政策。

21. 根據最新資料，小巴的市場佔有率是14%，相比之下，專利巴士、鐵路及的士的市場佔有率分別為38%、30%及14%。何鍾泰議員就此指出，以公共交通工具每日1 100萬載客人次而論，14%的市場佔有率絕對不只是“輔助”，而小巴在公共交通運輸系統中的確扮演了重要的角色。倘政府當局仍抱持過時的小巴政策，他並不相信委員提出的關注事項可獲得解決。

22. 委員一致通過要求政府當局就小巴的角色及功能進行全面的檢討。其中特別需要檢討的是，政府當局為小巴界定的輔助角色，在現時情況下是否仍然適用。運輸署署長回應主席就檢討工作需時多久方可完成而提出的查詢時表示，該項檢討大概需要約3至6個月完成。

政府當局

#### 對紅巴的營運作出的限制

23. 陳偉業議員極之不同意當局就紅巴的營運所施加的限制，並認為政府的政策是歧視紅巴及剝奪市民選擇權的做法。他不滿政府當局拒絕放寬有關限制，並指出即使紅巴的服務範圍在放寬有關限制後得以擴大，亦不代表小巴扮演的輔助角色有所改變。相反，如紅巴獲准使用新建成的快速公路，其輔助角色將可得以加強，因為紅巴將可提供更高效率的服務。紅巴如能進入新市鎮及新落成屋邨，便可避免使用市區的繁忙大道，亦可為專利巴士壟斷的地區提供服務。以大欖隧道及城門隧道為例，陳議員認為紅巴如獲准使用該兩條隧道，便能更加善用珍貴的社會資源。乘客及紅巴營辦商均可因為車程大為縮短而受惠，而青山公路及獅子山隧道的擠塞情況亦可得到紓緩。他進一步指出，大欖隧道提高收費的壓力亦可因使用量有所增加而得以紓緩。

24. 運輸署助理署長／新界回答時澄清，小巴的輔助角色同時適用於紅巴及專線小巴，政府的政策並無歧視紅巴。他重申，根據現行政策，紅巴的營運將限制於現有服務範圍。當發現新市鎮或新落成屋邨出現對小巴



服務的需求時，當局會根據鼓勵紅巴轉為專線小巴此項廣獲接納的政策，考慮由運輸署直接監察的專線小巴提供所需服務。不過，當局在執行此項政策時會留有適當的彈性。經考慮到有關的交通及運輸情況，紅巴已獲准使用某些快速公路的指明路段，例如西區海底隧道，而在放寬有關限制後，紅巴的現有服務範圍並不會擴大，而當局亦預期其營運不會對其他公共交通工具構成重大影響。關於開放城門隧道讓小巴使用的建議，運輸署助理署長／新界告知委員，由於現時已有4條行走該條隧道的專線小巴路線，運輸署須審慎研究提供更多行走該條隧道的小巴服務，對其他公共交通服務營辦商有何影響。如認為有充分理由提供新的小巴服務，當局將以專線小巴應付有關需求。至於大欖隧道，他解釋，現時行走該條隧道的專利巴士及居民巴士服務，已能提供足夠的公共交通服務。然而，運輸署會密切監察該區的交通需求，並在適當時開辦行走大欖隧道的新專線小巴路線。事實上，當局現已訂出一條由新田開出的可行專線小巴路線，並會將之納入由運輸署進行的路線甄選工作中。

25. 然而，陳偉業議員並不信納運輸署助理署長／新界所述容許紅巴使用西區海底隧道的一套準則，同樣應用於大欖隧道。他表示，該區已有充足公共交通服務的說法顯然失實，因為即使紅巴只能行走青山公路，元朗區居民對紅巴服務的需求仍相當殷切。他認為從交通規劃的角度而言，政府的政策既不合理，兼且相當荒謬，其作用只是為了保障專利巴士公司的利益。鑒於放寬有關政策可以帶來的益處，他促請政府全面檢討現時對紅巴的營運所施加的限制，並在符合道路安全的要求下，容許紅巴使用新建成的快速公路。陳議員建議，事務委員會應要求政府當局立即放寬對紅巴使用大欖隧道的限制。主席繼而邀請在席委員就陳議員的建議表明其立場。該建議獲得大部分出席委員的支持。

26. 鑒於當局即將檢討小巴的角色及功能，並已計劃開辦行走大欖隧道的專線小巴路線，何鍾泰議員對陳議員的建議表示有所保留，並認為現時未必是適當時候，改變某一條快速公路的現有情況。他認為應在完成上述檢討後才就有關問題作出決定。

27. 主席總結討論時表示，政府當局應察悉委員的意見，並檢討小巴的角色及功能，冀能於3至6個月內向事務委員會作出匯報。與此同時，政府當局應跟進委員所提出，有關放寬對紅巴使用大欖隧道的限制的要求。

## V. 不同隧道的收費差異及其對交通構成的影響

(立法會CB(1)307/00-01(04)號文件 —— 政府當局  
提交的資  
料文件)

28. 運輸署助理署長／市區簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)307/00-01(04)號文件)的內容。該文件闡述大老山隧道、大欖隧道及西區海底隧道近期增加隧道費對交通構成的影響，以及當局為促進通往隧道的交通暢順及提高隧道使用率而實行的措施。

29. 由於政府當局提交的文件並未解答委員就不同隧道收費差異所造成的不良影響而提出的關注，委員對此極表失望。他們指出，政府當局如不着意及決心促使各條隧道獲得更平均使用，例如使大老山隧道與獅子山隧道，以及3條海底隧道之間的使用率更加平均，則只會浪費珍貴的社會資源及造成不必要的擠塞情況。一如近年所見，每當某條隧道提高其收費，車輛即會改用其他隧道，令其他隧道出現擠塞情況或令擠塞情況惡化。其他隧道公司繼而會用此作為藉口，提高其隧道費。政府當局如不設法制止此種惡性循環，最終受苦的將會是市民大眾。

30. 就資料文件第9段所載，政府當局表示“在使用者抗拒加費的情緒轉淡後，隧道的行車量會逐漸回升”；鄭家富議員對於當局採取此種不負責任的立場提出譴責。他認為事實上市民是被迫接受隧道加費的現實，因為政府當局就盡量提高隧道使用率而建議採取的措施，並未能紓解有關問題。

### 西區海底隧道的問題

31. 關於西區海底隧道使用率偏低的問題，鄭家富議員認為最重要的是確保3條海底隧道的交通流量分布更加平均。鑒於西區海底隧道訂有自動加費機制，他詢問政府當局會否考慮補貼西區海底隧道的營運成本，從而盡量減輕該隧道再調高收費的壓力，以及提高隧道的使用率。鄭議員承認其建議相當大膽，但他認為減輕交通擠塞情況可減省社會成本及提高生產力，由此角度而論，當局或有充分理由支持採取上述建議。署理運輸局局長回應時表示，政府當局會審慎考慮委員提出的意見，但直接補貼公共交通公司的做法與現行政策有欠一致。

32. 主席跟進鄭議員提出的論點時建議，當局亦可考慮讓不同隧道互相補貼。署理運輸局局長答稱，如委

員及市民普遍贊成此做法，政府當局會樂意進一步作出研究。然而，他請委員注意，隧道收費僅是影響其使用率的眾多因素之一。西區海底隧道是較新的隧道，其使用率須逐步提高。事實上，西區海底隧道自啟用以來的使用率一直有上升，其升幅與東區海底隧道通車初期的幅度相若。政府當局認為資料文件所述的交通管理措施，將有助促進通往西區海底隧道的交通暢順及提高其使用率。在考慮可進一步採取的措施時，必須顧及到各條隧道由不同公司經營，而此等公司亦各有不同的成本計算結構及管理策略。雖然各條隧道基本上屬公共資源，但政府當局不能干預其運作。

### 大老山隧道的問題

33. 鑒於大老山隧道有限公司的累積虧損龐大，劉江華議員認為大老山隧道的問題較西區海底隧道更為嚴重。從大老山隧道有限公司的專營條款及財政狀況看來，政府當局將須批准該公司提出的加費申請。然而，據劉議員計算所得，即使大老山隧道有限公司在未來10年均獲批准提高其收費，該公司的財政問題亦不能獲得解決。因此，提高收費顯然不是解決大老山隧道的問題的方法，何況在收取更高的隧道費後，大老山隧道便不能發揮疏導原本已相當擠塞的獅子山隧道的作用。令他尤感憂慮的是，市民被迫接受年復一年的加費，不滿情緒亦會變得高漲。

34. 署理運輸局局長回應時解釋，大老山隧道面對的其中一個問題是貨車使用率低，而和採取劃一收費結構的獅子山隧道相比之下，使用該條隧道的貨車所須繳付的費用較高。提高大老山隧道貨車行車量的方法之一，是調高獅子山隧道對貨車收取的隧道費。可是，由於此做法會對市民大眾的生計造成影響，政府當局必須審慎考慮該項建議。他進一步表示，由於過往兩年的收費調整並未令大老山隧道的每日交通流量顯著減少，提高隧道收費應有助改善大老山隧道有限公司的財政狀況。

35. 劉江華議員強調，他絕對無意建議當局提高獅子山隧道的收費，而且對於政府當局在此事上採取因循的態度極表不滿。政府當局不但沒有承認及正面解決大老山隧道的真正問題，反而單純倚賴提高收費的手段，以彌補該公司的虧損。為了增加透明度及方便委員作出評估，以評定大老山隧道有限公司現時提出加費50%的申請是否合理，他要求政府當局向委員提供已提交沙田區議會，有關大老山隧道有限公司財政狀況的所有資料數據及分析結果。此外，該等資料須於政府當局就核准

政府當局

加費水平作出決定前，提交委員參閱。署理運輸局局長察悉劉議員的要求，並答稱當局向沙田區議會提交的資料(如有的話)，亦會同時提交委員參閱。他同時強調，政府當局在考慮有關的加費申請時會適當顧及該公司的財政狀況，但當局尚未就此作出任何決定。他向委員保證，根據現行做法，該隧道公司須就其加費申請親自向事務委員會作出解釋。

36. 關於此事，主席憶述東區海底隧道有限公司於數年前未能就其加費申請與政府當局達成協議，該隧道公司遂將此事提交仲裁。當時的仲裁人裁定，約15%的回報率是該隧道公司的合理回報。她擔憂如透過仲裁方式解決現時的加費申請，最終的加費率可能遠高於政府當局與大老山隧道有限公司現時磋商的水平。因此，她詢問當局大老山隧道有限公司是否確可將此事提交仲裁。署理運輸局局長回答時證實，《大老山隧道條例》(第393章)已訂有渠道，讓大老山隧道有限公司在有關情況下將此事提交仲裁。

#### 其他解決方法

37. 黃成智議員及陳國強議員關注到政府當局並無提出其他解決方法，以確保各條隧道獲得更平均使用。署理運輸局局長回應時表示，減輕隧道擠塞的方法之一，是鼓勵人們使用公共交通工具，因為大部分擠塞情況是由私家車所造成，而它們是隧道的主要使用者。在已經非常擠塞的大老山隧道及獅子山隧道，此情況尤其屬實。當然，另一解決方法是興建更多隧道。然而，鑒於其他公共交通工具尚可接載更多乘客，政府當局認為沒有充分理由支持採取此解決方法。

38. 委員對於政府當局作出此不負責任的答覆極表失望，他們亦不滿政府當局刻意漠視委員所表達的合理關注。主席認為有關問題現時雖未算嚴重，但政府當局亦應採取前瞻性的態度，對有關政策作出檢討，以確保更平均使用各項基本運輸設施。

#### 議案

39. 鄭家富議員贊同主席的意見，並提出議案，促請政府當局研究及制訂和隧道使用情況有關的長遠政策，以及提出新措施，解決隧道擠塞問題，並促使隧道資源獲得充分善用。劉江華議員就鄭議員的原議案提出修訂，並獲鄭家富議員接納。經修訂的議案措辭如下：

“本會要求政府盡快研究長遠隧道政策及提出新方案，以解決隧道擠塞及充分善用公共資源之問題。”

40. 上述議案於席上付諸表決，並獲出席委員一致通過。

41. 應陳國強議員的要求，主席要求政府當局就其因應事務委員會通過的議案所進行的研究中，一併開列政府過去曾考慮的所有其他解決方法。

政府當局 42. 關於上述研究的預計完成日期，委員建議於6個月內盡快完成該項研究。署理運輸局局長對此表示同意。

## **VI. 其他事項**

43. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處  
2001年1月17日